

Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 30. November 1999

Mobilität von Senioren

Ältere Menschen sind als Verkehrsteilnehmer in einer besonderen Situation. So kann sich im Alter die Leistung des Hörens und Sehens, die Reaktionsfähigkeit und die Konzentrationsmöglichkeit verringern. Nur durch Rücksicht, aber auch eine seniorengerechte Gestaltung des Wohnumfeldes, des Straßen- und Verkehrsnetzes, der Verkehrsführung und einen entsprechend den Bedürfnissen älterer Menschen eingerichteten ÖPNV kann Mobilität als wesentliche Voraussetzung von Lebensqualität im Alter gefördert, erhalten oder geschaffen werden.

Der Senat wird deshalb um Auskunft gebeten:

1. Welche Maßnahmen bei Planung, Bau und Modernisierung von Altenwohnungen und Pflegeeinrichtungen werden vorgesehen, um einen möglichst gefahrlosen Weg in den öffentlichen Straßenbereich oder zum ÖPNV zu gewährleisten, und wie beurteilt der Senat dies vor dem Hintergrund der Zielsetzung einer städtebaulich seniorengerechten Gestaltung der Umwelt?
2. Welche Möglichkeiten der Verkehrsplanung, des Straßen- und Wegebbaus und der Verkehrsführung hält der Senat für umsetzbar, um ältere Menschen z. B. im Umfeld von Altenwohn- und Pflegeeinrichtungen die möglichst gefahrlose Teilnahme am Straßen- und Fußgängerverkehr zu erleichtern (z. B. akustische Signalgeber an Ampeln, verlängerte Grünphasen an Fußgängerampeln etc.), wie beurteilt der Senat den gegenwärtigen Stand der Umsetzung solcher Maßnahmen, und welche Initiativen für die Zukunft sind gegebenenfalls zurzeit geplant?
3. Welche Maßnahmen der seniorengerechten Gestaltung werden im öffentlichen Personennahverkehr geplant oder wurden bereits realisiert bezüglich der
 - Verkehrsmittel (Busse/Straßenbahnen), z. B. Niederflerbusse,
 - Zuwegungen zu den Haltestellen und
 - Gestaltung der Haltestellen (z. B. Beleuchtung, niedrige Bordsteinkanten, Sitzmöglichkeiten etc.),wie beurteilt der Senat dies vor dem Hintergrund des Ziels, die Mobilität der Senioren möglichst zu fördern, und welche zusätzlichen Maßnahmen hält der Senat gegebenenfalls für erforderlich?
4. Welche Möglichkeiten bestehen für Senioren, sich auch vor dem Hintergrund von zum Teil individuellen Handikaps über mobilitätsfördernde Möglichkeiten, aber auch über Gefahren im Straßenverkehr zu informieren, und welche zusätzlichen Mittel hält der Senat eventuell für notwendig?

5. Inwieweit existiert in Bremen für die Gruppe der Sehbehinderten und Blinden ein geschlossenes Informations- und Leitsystem, wie beurteilt der Senat den Sachstand vor dem Hintergrund der besonderen Probleme und Bedürfnisse dieser Gruppe, und welche Maßnahmen sind gegebenenfalls zusätzlich geplant?

Steinberg, Oppermann, Eckhoff und Fraktion der CDU

D a z u

Antwort des Senats vom 11. Januar 2000

1. Welche Maßnahmen bei Planung, Bau und Modernisierung von Altenwohnungen und Pflegeeinrichtungen werden vorgesehen, um einen möglichst gefahrlosen Weg in den öffentlichen Straßenbereich oder zum ÖPNV zu gewährleisten, und wie beurteilt der Senat dies vor dem Hintergrund der Zielsetzung einer städtebaulich seniorenfreundlichen Gestaltung der Umwelt?

Grundsätzlich werden die infrastrukturellen Bedingungen im Vorfeld geprüft. Dies geschieht sowohl durch den potentiellen Betreiber als auch durch die Sozialbehörde.

In den Konzeptionen wird die stadtteilorientierte und städtische Bedarfslage dargestellt bzw. ist im Genehmigungsverfahren als Priorität zu berücksichtigen. Die verkehrstechnische Erreichbarkeit und Sicherheit sind zu verdeutlichen. Nicht zuletzt spielt auch das vorhandene Wohnumfeld und gute Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten und medizinischen Leistungsanbietern eine mitentscheidende Rolle, d. h., die „reibunglose“ Einbindung in vorhandene Wohn- und Lebensstrukturen ist zu gewährleisten.

Auch im Baugenehmigungsverfahren werden die Belange älterer Menschen seitens der Baugenehmigungsbehörden geprüft, da nach der Bremischen Landesbauordnung (BremLBO) auf die besonderen Belange Rücksicht genommen werden soll. Bei diesen Anlagen handelt es sich um bauliche Anlagen „besonderer Art und Nutzung“ für die nach der BremLBO besondere Anforderungen gelten.

Da die Erreichbarkeit mit individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln nur einen Standortfaktor darstellt und die Errichtung von Alten- bzw. Pflegeheimen generell in allgemeinen Wohngebieten und in Mischgebieten gemäß Bau-nutzungsverordnung zugelassen ist, werden von den Betreibern auch Standorte mit nicht optimaler Erreichbarkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln gewählt.

Im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus achtet das Amt für Wohnung und Städtebauförderung seit vielen Jahren darauf, dass die Belange insbesondere der Rollstuhlfahrer soweit wie möglich berücksichtigt werden.

Dies findet seinen Niederschlag jeweils in den Förderungsbestimmungen zum 1., 3. und 4. Förderungsweg, in denen generelle Anforderungen formuliert sind. Tendenziell ist die Aussage für die genannten Förderwege folgende:

Mietwohngebäude sollen in der Regel nur gefördert werden, wenn die Erdgeschosse, bei Gebäuden mit Personenaufzügen alle mit den Aufzügen erreichbaren Geschosse, behinderten- und altenfreundlich, d. h. insbesondere mit stufenfreien Zugängen und Austritten und innerhalb des Gebäudes ohne Türschwellen hergestellt werden, soweit das technisch und planerisch ohne erhebliche Mehraufwendungen möglich ist.

Bei der Prüfung der Planunterlagen von Antragstellern wird vom Amt für Wohnung und Städtebauförderung darauf geachtet, dass diese Anforderungen - soweit es möglich ist - berücksichtigt werden.

Zur seniorenfreundlichen Gestaltung der Umwelt sollen, soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist, Maßstäbe angelegt werden, die für die Behinderten gelten,

da verstärkt festzustellen ist, dass ältere Menschen auf die Hilfe eines Gehwagens angewiesen sind. Diese Gehhilfe ist bezogen auf die Beweglichkeit einem Rollstuhl gleich zu setzen.

2. Welche Möglichkeiten der Verkehrsplanung, des Straßen- und Wegebbaus und der Verkehrsführung hält der Senat für umsetzbar, um ältere Menschen z. B. im Umfeld von Altenwohn- und Pflegeeinrichtungen die möglichst gefahrenarme Teilnahme am Straßen- und Fußgängerverkehr zu erleichtern (z. B. akustische Signalgeber an Ampeln, verlängerte Grünphasen an Fußgängerampeln etc.), wie beurteilt der Senat den gegenwärtigen Stand der Umsetzung solcher Maßnahmen, und welche Initiativen für die Zukunft sind gegebenenfalls zurzeit geplant?

Die Mobilität der älteren Mitbürger im öffentlichen Straßenraum wird seit vielen Jahren gefördert. Die Verringerung von Gefahrensituationen in der Nähe von Alten- und Pflegeheimen und die damit verbundenen Maßnahmen hängen im Wesentlichen von der räumlichen Lage dieser Einrichtungen ab. Bei der Planung neuer Wohnungsbaugebiete werden die Belange von älteren Menschen weitgehend berücksichtigt, indem z. B. bei der Anlage der Verkehrsnetze auf eine direkte und kurze Führung der Fuß- und Radwege zu zentralen Einrichtungen geachtet wird, Hausgruppen häufig durch Wohnwege erschlossen werden, Anliegerstraßen in der Regel als „Verkehrsberuhigte Bereiche“ (Schrittgeschwindigkeit) und Sammelstraßen in der Regel als „Tempo-30-Zonen“ ausgewiesen werden.

Bei Maßnahmen in vorhandenen Straßennetzen werden z. B. abgesenkte Borden in Eckbereichen von Kreuzungen und an Überwegen, Leitstreifen in Haltestellen und an Gleisbereichen, optische Trennungen der Verkehrsarten Fußgänger/Radfahrer, Hochpflasterungen bei Einmündungen untergeordneter Straßen und Rampen anstelle von Stufen eingebaut. Diese Maßnahmen, die bei allen Neu- und Umbauvorhaben berücksichtigt werden, dienen gleichzeitig auch einer besseren Verkehrsteilnahme von Behinderten. Sobald Betroffene, Ortsämter, Pflegeheime oder andere Organisationen Defizite feststellen und diese der Straßenbaubehörde mitteilen, werden diese in der Regel kurzfristig beseitigt.

In verkehrstechnischer Sicht werden durch besondere Ampelprogramme in der Nähe von Altenwohnheimen längere Grünphasen und längere Räumphasen geschaltet. Zum Beispiel wird bei Fußgängerfurten im Bereich von Altenwohnstätten die langsamere Gehgeschwindigkeit älterer Menschen berücksichtigt, indem bei der Berechnung der Räumphase nur 1,0 m/sek. bzw. 0,8 m/sek. statt der üblichen 1,2 - 1,5 m/sek. angesetzt werden. Die Mindestgrünzeit wird in derartigen Fällen in der Regel auf 10 bzw. 12 Sekunden anstelle der üblichen 8 Sekunden programmiert. Bei leistungskritischen Kreuzungen werden seniorenfreundliche Ampelschaltungen außerhalb der Hauptverkehrszeit in Absprache mit dem Ortsamt oder dem Antragsteller eingerichtet.

3. Welche Maßnahmen der seniorenrechtlichen Gestaltung werden im öffentlichen Personennahverkehr geplant oder wurden bereits realisiert bezüglich der
 - Verkehrsmittel (Busse/Straßenbahnen), z. B. Niederflurbusse,
 - Zuwegungen zu den Haltestellen und
 - Gestaltung der Haltestellen (z. B. Beleuchtung, niedrige Bordsteinkanten, Sitzmöglichkeiten etc.),

wie beurteilt der Senat dies vor dem Hintergrund des Ziels, die Mobilität der Senioren möglichst zu fördern, und welche zusätzlichen Maßnahmen hält der Senat gegebenenfalls für erforderlich?

Auf allen Straßenbahn- und Buslinien der BSAG werden Niederflurfahrzeuge mit Hublift eingesetzt.

Die Omnibuslinien werden ausschließlich mit Niederflurbussen betrieben. Lediglich auf der Linie 72 werden zurzeit angemietete Großraumtaxen eingesetzt, die nicht behindertengerecht sind. Der Erschließungsbereich dieser Linie befindet sich aber im Einzugsbereich von Haltestellen, die auch von ande-

ren Linien angefahren werden. Mit Beginn des Sommerfahrplans 2000 wird es auch auf dieser Linie zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen kommen. Im Straßenbahnbereich sind noch zu etwa 40 % Hochflurfahrzeuge im Einsatz, die keinen höhengleichen Zugang bieten. Sie sollen ab 2003 nach und nach durch Niederflurfahrzeuge ersetzt werden.

Darüber hinaus werden auch auf den Regionalbuslinien, die Bremen mit seinem Umland verbinden, in verstärktem Maße von den Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen Niederflurbusse eingesetzt.

Bei der Planung und Ausführung von Haltestellen werden seit Ende der achtziger Jahre grundsätzlich stufenfreie Zugänge angelegt. Inzwischen wurden auch bei allen älteren Haltestellen die Zugänge entsprechend umgestaltet.

Alle neuen oder seit 1993 umgebauten Straßenbahnhaltestellen erhalten einen Pflasterstreifen parallel zur Bordkante, der taktil (Rillenoberfläche) und visuell (kontrastierende Farbgebung) wahrnehmbar ist. Auf die gleiche Art sind auch der Haltepunkt der vorderen Fahrzeugtür sowie die Standorte der Informations-Einrichtungen gekennzeichnet.

Beleuchtung und Sitzmöglichkeiten sind bei den mit den Fahrgastunterständen des BSAG-Vertragspartners und des Vertragspartners des Senators für Bau und Umwelt ausgestatteten Haltestellen obligatorisch. In Einzelfällen, in denen in der Regel aus Platzgründen die Aufstellung eines Fahrgastunterstandes nicht möglich ist, achten die BSAG und die bauenden Ämter auf eine geeignete Ausleuchtung im Rahmen der öffentlichen Beleuchtung.

Das Angebot, auch mobilitätsbehinderte Menschen problemlos mit dem ÖPNV zu befördern, ist sicher eine bedeutende Möglichkeit der Förderung von Mobilität und Sicherheit. Die BSAG informiert im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit auch in Begegnungsstätten von Senioren über das Angebot und die Möglichkeiten der ÖPNV-Nutzung in Bremen. Ziel ist dabei auch, die Senioren mit dem Umgang mit Fahrzeugen und Einrichtungen vertraut zu machen.

Im Nahverkehrsplan des Landes Bremen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV aufgeführt, die sich in erster Linie auf die Modernisierung von Bahnhöfen beziehen. Unter dem Gesichtspunkt der seniorengerechten Gestaltung sind dabei insbesondere die folgenden Maßnahmen zu erwähnen:

- Bahnsteighöhe von 76 cm, um die Einstiegshöhe in die Züge zu verringern;
- Zugang zum Bahnsteig neben Treppen über Rampen oder Fahrstühle;
- Blindenleitsystem mit einem taktilen und kontrastreichen Leitstreifen auf den Bahnsteigen;
- gute Beleuchtung des Bahnhof;
- Angebot von Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten;
- Vorbereitung für den zukünftigen Einbau von Notruf-/Informationssäulen;
- Vorbereitung für die Videoüberwachung.

Die folgenden Bahnhöfe wurden bzw. werden zurzeit unter Anwendung der oben genannten Einzelmaßnahmen umgebaut:

- Hauptbahnhof,
- Bremen-Walle,
- Bremen-Burg.

Für die Jahre 2000/2001 ist der entsprechende Umbau der Bahnhöfe

- Bremen-Lesum,
- Bremen-Schönebeck und
- Bremerhaven-Lehe

vorgesehen.

Langfristig werden alle Bremer Bahnhöfe den oben genannten Standard aufweisen. Im Zusammenhang mit dem Einsatz von behindertengerechten Doppelstocksteuerwagen erhalten mobilitätsbehinderte Fahrgäste im Rollstuhl an diesen Bahnhöfen die Möglichkeit, mit Hilfe von Überfahrbrücken direkt in den Zug zu gelangen. Die behindertengerechten Doppelstockwagen kommen auf der StadtExpresslinie Bremen-Vegesack-Hauptbahnhof-Verden zum Einsatz.

Im Vergleich zu anderen Städten und Ballungsregionen bestehen vor allem durch die barrierefreien, kurzen Zugänge und den überwiegenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen im ÖPNV gute Nutzungsmöglichkeiten für Senioren. Im SPNV sind die Nutzungsmöglichkeiten mindestens gleichwertig und werden sich durch die oben genannten Maßnahmen weiter verbessern.

4. Welche Möglichkeiten bestehen für Senioren, sich auch vor dem Hintergrund von zum Teil individuellen Handikaps über mobilitätsfördernde Möglichkeiten, aber auch über Gefahren im Straßenverkehr zu informieren, und welche zusätzlichen Mittel hält der Senat eventuell für notwendig?

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten für Senioren, sich über mobilitätsfördernde Möglichkeiten zu informieren, z. B.

1. „Wegweiser für Senioren“, Neuauflage Mitte 1999, herausgegeben vom Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales. Ebenfalls sind Bezirks- und Stadtteilwegweiser für Senioren, herausgegeben vom Amt für soziale Dienste, verfügbar. Für Senioren mit individuellen Handicaps bietet der von der Landesarbeitsgemeinschaft „Hilfe für Behinderte“ Bremen e. V. herausgegebene „Stadtführer für behinderte Menschen“ eine wichtige Informationsquelle.

Einige Wohlfahrtsverbände bieten Fahrdienste (Hol- und Bringendienst) an, um Älteren mit Mobilitätsproblemen, die Möglichkeit zu geben, Senioreneinrichtungen, Behörden und Institutionen zu erreichen. Weiterhin werden Begleitsdienste angeboten.

2. Die Seniorenvertretung in der Stadtgemeinde Bremen führt seit einigen Jahren, in Zusammenarbeit mit der Schutzpolizei Bremen, Informationsveranstaltungen an besonders gefährlichen Verkehrsknotenpunkten durch und klärt allgemein über das sichere Verhalten im Straßenverkehr auf.
3. Weiterhin werden Mitglieder der Seniorenvertretung seit über einem Jahr von der Polizei ausgebildet, um in Seniorenbegegnungsstätten Vorträge über Sicherheit im Straßenverkehr halten zu können. Vor dieser Zeit wurden solche Vorträge sporadisch von Beamten der Schutzpolizei durchgeführt.

Zusätzlich pflegt die Polizei Bremen mit der Seniorenvertretung der Stadtgemeinde Bremen seit 1986 eine enge Zusammenarbeit. Im Rahmen der Aktion „Mehr Sicherheit für Senioren“ geben beide an den so genannten 10-Minuten-Wegen der Senioren in einem Info-Mobil Sicherheitstipps und führen Sehtests durch. In diese Maßnahme hat auch das mobilitätssteigernde DVR-Programm (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) „Fahren in Bus und Bahn“ Einzug gefunden. Mit dem Arbeiter-Samariter-Bund besteht eine Absprache, radfahrenden Senioren im Frühjahr 2000 ein Angebot zu unterbreiten.

Im Vorfeld dieser Maßnahmen steht die Polizei im ständigen Austausch mit Organisationen, die Verkehrssicherheitsthemen im Programm haben. Hier ist beispielsweise die Landesverkehrswacht Bremen e. V. zu nennen.

Die Polizei wird zum Thema Sicherheitsfragen gerne in Alteneinrichtungen eingeladen; dafür stehen Verkehrssicherheitsberater der Polizeiinspektion Verkehr oder Kontaktpolizisten des zuständigen Reviers zur Verfügung, die auch aktiv auf Senioreneinrichtungen zugehen.

Insgesamt bestehen in Bremen zahlreiche Möglichkeiten für Senioren sich über mobilitätsfördernde Möglichkeiten und Gefahren im Straßenverkehr zu informieren. Weiterer Handlungsbedarf wird zurzeit nicht gesehen.

5. Inwieweit existiert in Bremen für die Gruppe der Sehbehinderten und Blinden ein geschlossenes Informations- und Leitsystem, wie beurteilt der Senat den Sachstand vor dem Hintergrund der besonderen Probleme und Bedürfnisse dieser Gruppe, und welche Maßnahmen sind gegebenenfalls zusätzlich geplant?

Das Informationssystem für die o. g. Personengruppe wird im Wesentlichen von der Blinden- und Sehbehindertenberatungsstelle des Blinden- und Sehbehindertenvereins Bremen e. V. getragen. Die Informationen erstrecken sich hauptsächlich auf sozialrechtliche- und die Mobilität betreffende Fragen. Die Information über spezielle Hilfsmittel wie auch ein Mobilitätstraining werden angeboten. Um die Mobilität dieser Personengruppe zu unterstützen, sind im öffentlichen Verkehr (Straßen, Plätze, Wege und ÖPNV) zahlreiche Orientierungsmerkmale gefordert und zum großen Teil auch schon eingeführt.

Akustische Grünanzeigen werden bei neu zu bauenden Ampelanlagen im Bereich von Fußgängerüberwegen generell von den bauenden Ämtern vorgesehen, wobei die Akustik mit Hilfe eines Anforderungstasters bei Bedarf eingeschaltet werden kann.

Außerdem stehen für die Umrüstung von Altanlagen zurzeit noch Mittel für eine blindengerechte Ausstattung zur Verfügung. Zurzeit sind 164 (30 %) von 549 in Betrieb befindlichen Ampeln mit akustischen und taktilen Signalgebern für Blinde ausgestattet.

Mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein Bremen e. V. werden die Signalanlagenplanungen hinsichtlich der technischen blindengerechten Ausstattung abgestimmt. Von dort erhalten die bauenden Ämter auch Informationen darüber, welche Fußgängerfurten an welchen Kreuzungen mit Hilfseinrichtungen zu versehen sind. Es ist beabsichtigt, den Blindenverein mit in die Anhörung der Träger öffentlicher Belange bei dem Neubau von Ampelanlagen mit einzubeziehen, um Art und Bedarf von Hilfseinrichtungen zu erfahren.